SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

(Es la hora 14 y 35 minutos)

Dado que los señores Presidente y Vicepresidente de la Comisión no se encuentran presentes, corresponde designar un Presidente ad hoc.

SEÑOR MOREIRA.- Propongo al señor Senador Vaillant.

SEÑORA SECRETARIA.- Se va a votar.

(Se vota:)

4 en 4-. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 36 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a los representantes de la empresa Montecon, quienes solicitaron una entrevista para poder expresarse nuevamente sobre el proyecto de ley relativo a la terminal de contenedores; digo nuevamente, porque ya habían estado presentes y nos habían dejado su opinión sobre el tema que nos ocupa. Puesto que han solicitado otra entrevista, se supone que quieren hacer un nuevo planteo sobre el proyecto de ley; será un placer escucharlos, y para eso los dejamos en uso de la palabra.

SEÑOR GOROSTIDI.- Antes que nada, quiero decir que integro esta delegación como Director Ejecutivo de la empresa Montecon. Por otro lado, agradecemos al Cuerpo que nos haya recibido y, al mismo tiempo, entregamos a Secretaría una copia del material con el que trabajamos, para que sirva de base y como eje de lo que vamos a presentar; se trata de temas que queremos compartir con los señores Senadores y sobre los que nos gustaría intercambiar ideas.

En lo que tiene que ver con el proyecto de ley, entendemos que se ha avanzado un poco más respecto de la oportunidad anterior en que comparecimos ante esta Comisión. Por lo tanto, hay más elementos para evaluar desde el punto de vista del impacto empresarial y como proyecto portuario.

Un aspecto importante para nosotros -ya lo hemos resaltado- es el de la competitividad de este proyecto por el que se supone habrá en el Puerto de Montevideo una nueva terminal de contenedores. Por nuestra parte, tenemos en cuenta que la nueva terminal que se construya debe competir no sólo con la actual concesionada, sino también disputar su lugar con otras de la región. Ese es un elemento importante a tener en cuenta.

Por otro lado, otro componente que hay que tener presente es la equidad competitiva: mantener un marco de competencia. Obviamente, va a haber diferencias hasta de localización con la actual terminal concesionada -va a ser un proyecto distinto- y temporales, por el tiempo de construcción de una y otra. Nos parece importante que el marco regulatorio en el que estas dos terminales vayan a competir sea parejo en términos de competencia para ambas partes. Por ello, en el material que repartimos, hicimos una comparación entre lo que serían las inversiones realizadas por el actual concesionario, el impacto del canon variable que se aplica por contenedor y el escenario de una nueva terminal con quien tuviese que operar en un proceso competitivo.

La terminal actual, cuando se inició, recibió un muelle y un área, y debió realizarse una ampliación en ambos. Los montos que tenemos de inversión en la obra civil son datos públicos brindados por la propia empresa concesionaria. Para simplificar conceptualmente, podemos deducir que si hablamos del proyecto de una nueva terminal de dos muelles y áreas correspondientes, la inversión sería el doble. Eso nos da, justamente, un subtotal en lo que hace a la obra civil, sin entrar a considerar lo que es canon. Obviamente, durante la vida de la concesión, que será de treinta años, y teniendo en cuenta ambas terminales, el volumen se divide de manera similar -el cuadro de que disponen los señores Senadores está a la izquierda- y se identifican cantidades semejantes. Si bien hay un cierto desfase en los años, son treinta años, y al término de la concesión se manejan volúmenes similares. Al dividir ese monto de inversiones por la cantidad de contenedores movidos, nos da cierta diferencia, obviamente en cuanto al peso de la inversión por contenedor movido, que es lógica de acuerdo con las diferencias de proyecto de las que hablábamos.

Por otra parte, lo que nos parece que es un adicional, que agrega cierto elemento de inequidad competitiva, es pasar a aplicar criterios distintos -y esto tiene que ver con cánones variables- a una y a otra terminal. En este ejercicio se realizó la siguiente simulación. La terminal actual aplica un canon por contenedor movido y lo que se ha venido manejando es que se aplicaría un canon variable por TEU. Si tenemos en cuenta la ratio actual de TEU por contenedores del Puerto de Montevideo, que es de 1,69 -es decir, casi 1,7- nos terminaría dando un canon promedio por contenedor de US$ 20,39, en lugar de los US$ 12 promedio que paga la terminal actual. Entonces, si comparamos un proyecto con el otro, nos da una diferencia de casi US$ 100:000.000, y si lo pasamos al sobrecosto por contenedor -obviamente, el costo es un elemento básico para saber a cuánto se va a poder vender el servicio- nos daría una cifra de US$ 8,18. También se habla de un canon anual fijo, pero esta es una variable desconocida, porque es por lo que se competiría.

Si tenemos en cuenta los elementos que sí son conocidos, vemos que una terminal comparada con la otra tiene una diferencia de US$ 190:000.000 y de US$ 16 por contenedor de sobrecosto.

En la segunda página del distribuido se ve el impacto por contenedor en esta comparación. Entonces, volviendo al punto de la competitividad del proyecto, podemos decir que estaría en una situación más dificultosa comparado con la terminal actual, pero no sólo es con ésta, porque además tenemos que competir en la región. La pregunta es cómo hacer para que este proyecto le agregue competitividad al Puerto de Montevideo y haga posible que se posicione como un puerto concentrador de cargas que efectivamente sea atractivo para movimientos de trasbordos, que son los más sensibles a los precios y los más difíciles de captar. Por esa razón, hay que afinar más el lápiz para intentar captarlos.

En cuanto al tema de la equidad -más allá de los aspectos que recién mencionamos- desde el punto de vista de Montecon, lo más adecuado para quien opere esta nueva terminal en un marco de competencia con otra terminal, es aplicar criterios similares para una y otra, de modo que luego no se tenga que estar legislando o dictando normas, resoluciones o decretos distintos para una y para otra. Creemos que sería necesario generar un marco de competencia aplicable al sector, es decir, al Puerto de Montevideo y a ambas terminales de contenedores, ya que van a estar compitiendo en el mismo puerto y en el mismo rubro. En cierta medida, sabemos que en esta discusión del canon variable estuvo presente el tema de la participación accionaria y si el Estado debía o no participar en una nueva terminal. Al no estar el Estado como accionista en el nuevo proyecto e intentar esa generación de riqueza para el país con la participación de un socio, en un negocio que se hace en un puerto público con un canon variable, en cierta manera se están mezclando los aspectos patrimoniales con temas comerciales y de precio. De esta forma se produce una distorsión, pues no es lo mismo un 20% de participación accionaria que analizar cómo se afecta comercialmente la construcción de un precio. En ese sentido, dentro de este marco de equidad -distintos actores nos lo han preguntado en diversas ocasiones- podemos decir que para Montecon la participación del Estado como socio en la nueva terminal no es un problema. Justamente, si la terminal actual tiene un régimen en el que existe una participación del Estado, no nos parece mal que Este sea socio con las mismas condiciones y que se le apliquen iguales reglas. En particular nuestra empresa, con larga trayectoria operando en el puerto, ya es socia de la autoridad portuaria desde hace muchos años y casi tres cuartas partes de lo que generamos va a sus arcas. Inclusive, nos hemos sentido trabajando en conjunto a la hora de

desarrollar el puerto como socios con la autoridad portuaria, por lo que no vemos todo esto como un problema. Sí nos parece que variar esas condiciones podría distorsionar este marco de equidad.

Asimismo, por estos aspectos de competitividad de los que hablaba, cuando estamos generando un proyecto que puede ser muy difícil de viabilizar a nivel de la construcción de una tarifa competitiva que permita vender, no es nuestro interés principal ser accionistas en un 100% de algo que va a fracasar. Nos interesa más tener una participación de un 80% en un proyecto que efectivamente sea para todo el país para captar volúmenes de carga.

En cuanto a los montos de inversión, podemos decir lo siguiente. A nivel legislativo hubo una ley que habilitó la concesión anterior y luego se aprobaron decretos y reglamentaciones para la subasta que se realizó. Todos los actores sabían de qué se estaba hablando: del proyecto del muelle de escala y de la playa de contenedores, y de que se concesionaría esa área y se extendería ese muelle.

SEÑOR MOREIRA.- En la ley de urgencia que se dictó para el procedimiento de la subasta, no estaba estipulado dónde se iba a hacer; eso fue materia del decreto reglamentario. Todo el mundo dice que se sabía que se iba a hacer en el muelle de escala; creo que se sabía por otras razones, pero no porque ello se desprendiera del texto de la ley. Entonces, cuando se aprobó la norma, ¿de dónde surgía que específicamente se iba a hacer en el muelle de escala?

SEÑOR GOROSTIDI.- Ello surgía en función de que lo que se otorgaba en concesión era una actividad ya existente. Eso es distinto a lo que ocurre ahora, porque el que hoy tome esta concesión empieza de cero y no recibe algo. Justamente, en ese momento se estaba discutiendo la concesión de muelles y áreas y de un negocio existente que ya tenía una localización en el puerto de Montevideo, porque la playa de contenedores estaba a espaldas del muelle a escala y ya había una grúa pórtico para contenedores en ese muelle. Entonces, aunque no estuviese a texto expreso en la ley, cuando se hablaba de concesionar ese negocio se hacía referencia a la playa de contenedores de la Administración Nacional de Puertos, que tenía una localización en el puerto que, inclusive a esos efectos, era el lugar más apto o adecuado en esa área. Por ese lado seguía nuestro hilo de razonamiento y, en realidad, aunque no estuviese definido con un plano a nivel de la ley, se sabía cuál era el proyecto.

Luego, Montecon presentó una iniciativa privada de concesión de obra pública para una nueva terminal de contenedores en el año 2006. Con respecto a esta nueva terminal, hemos trabajado y dialogado con la Administración Nacional de Puertos durante mucho tiempo, pero todavía seguimos sin saber cuál será la localización específica del proyecto. Esta es una variable desconocida para nosotros y está claro que establecerla en un lado o en otro puede significar una diferencia de cientos de millones de dólares. Justamente, al ser la propia Administración la que toma el liderazgo y el empuje del proyecto, en un puerto que es público, debería fijar esto porque, además, tiene todas las potestades para hacerlo. Lo que más nos preocupa es no ver todo esto cristalizado pese a haber firmado en su momento algunos acuerdos de confidencialidad con la autoridad portuaria en el manejo de estos temas. Nosotros pensábamos que luego de la firma de estos documentos -lo que dejaba claro que éramos potenciales interesados- se iba a pasar a una instancia de trabajo técnico y de mayor definición del proyecto. La verdad es que, en la actualidad, para nosotros el proyecto es algo desconocido.

Como todos saben, estamos hablando de una obra importante en la bahía del Puerto de Montevideo por la que habrá que ganar tierra al mar. Hay que tener en cuenta el impacto ambiental que todo esto genera en un espacio tan preciado para el Uruguay como es la bahía del Puerto de Montevideo. Justamente, hay distintas formas de ganar tierra al mar y rellenar aunque, obviamente, toda intervención de estas características siempre tendrá un impacto en el medio ambiente. No obstante, se trata de encontrar la forma menos agresiva de actuar en el perfil costero y en las corrientes. También hay que tener en cuenta la historia de la bahía y de la refinería, así como los afluentes existentes, porque uno se puede encontrar con sorpresas ambientales en lo que tiene que ver con el lodo.

SEÑOR MOREIRA.- Incluso los remeros ya quedaron fuera de allí.

SEÑOR GOROSTIDI.- Hay ciertos aspectos que habrá que tener en cuenta luego de una investigación ambiental como, por ejemplo, si hay lodos contaminados y qué volumen habría que dragar. Todo esto puede mover la aguja del monto de la inversión en forma considerable. Esto que hemos presentado es una especie de ejercicio para cuantificarlo y pasarlo a números concretos aunque bastante conservadores, porque lo hemos hecho con el mínimo probable.

Por otro lado, en estos tiempos de crisis económica a nivel mundial, sabemos que puede plantearse alguna duda respecto a la conveniencia de llevar adelante un proyecto como este. Pensamos que eso no es relevante en el tipo de negocio de infraestructura portuaria en que nos movemos -en particular, nos referimos a inversiones a largo plazo, proyectos a treinta años- porque estamos hablando de aspectos estructurales y los ciclos económicos normalmente son de más menos cinco años. Cuando pensamos en un proyecto a treinta años, sabemos que durante su vida podrán sucederse más de un pico bueno y más de una crisis a la que tendrá que sobrevivir. En realidad, años pasados, Montecon y la comunidad portuaria ya tuvieron la experiencia concreta de perder negocios por falta de infraestructura, por lo que no creemos que este sea un elemento que justifique la demora en el avance del proyecto.

Con respecto a cuán ambicioso es el proyecto, es importante tener en cuenta a grandes actores interesados en participar de emprendimientos de esta naturaleza.

SEÑOR COOPER.- Me permito interrumpir al señor Gorostidi para hacer una puntualización.

Aclaro que mi nombre eS Robin Cooper, soy Director y representante de accionistas de Montecon y, además, soy uruguayo pese a que mi nombre no lo es.

En cuanto a que quizás Montecon no tenga la envergadura de una empresa internacional importante, creo que hay una percepción de que en todo este trámite nuestra empresa ha tratado de achicar el proyecto a los efectos de crear una terminal al menos más pequeña que la actual -que es mucho más grande- en el centro de la bahía de Montevideo. Esa percepción no es correcta, porque Montecon siempre ha intentado proyectar un proyecto -valga la redundancia- que sea viable desde el punto de vista económico. Si el proyecto no es sustentable y no da una ganancia, ninguna empresa lo llevará a cabo. En el pasado, Montecon presentó proyectos, aunque quizás más pequeños; hoy en día estamos hablando de uno más grande, pero que tiene fortaleza económica detrás. En particular, nos referimos a los grupos Schandy, en Uruguay, y Ultramar, compuesto por inversores chilenos en actividades marítimas, tales como armadores, controladores de puertos y remolcadores, generalmente en la costa oeste de América Latina. Además, la mayor parte de la inversión en todos estos proyectos cuenta con el aporte financiero de algún banco o entidad suprabancaria, como por ejemplo el BID que, en todo caso, los apoya y financia. Sabido es que siempre tiene que haber un aporte de capital por parte de los accionistas, pero en los números que maneja el señor Gorostidi, de algo más de US$ 200:000.000, hay que tener en cuenta que un 10% o un 20% constituye aporte de capital, que serían US$ 20:000.000 o US$ 40:000.000 -lo que no representa un problema para el grupo- y el resto es financiado por un banco. En realidad, la mayor parte de la inversión que está haciendo hoy la otra terminal -por no nombrarlos- tiene financiación bancaria.

Por lo tanto, no creo que debamos pensar en que Montecon, por no ser un Maersk o un grupo filipino grande, no puede hacer esta inversión. Déjennos competir. Si perdemos en la competencia, perderemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comparto sus expresiones, pero no entiendo la razón de su pedido: "Déjennos competir".

SEÑOR COOPER.- Simplemente, me refiero a que en el pasado quizás ha habido una percepción de que Montecon no tiene fuerza para competir o que ha apuntado a una terminal más pequeña por no tener la fuerza. Nosotros queremos corregir esa percepción y dejar claro que tenemos toda la fuerza para competir con gigantes como Maersk. Además, se debe prestar atención a que somos uruguayos. Esta es una terminal que para nosotros, como uruguayos, es nuestro negocio; no queremos que se

introduzca una compañía belga, dinamarquesa o filipina. Si podemos hacerlo nosotros, como uruguayos, es mejor para todo el país, porque con eso se evita la eventual migración de capitales.

SEÑOR GOROSTIDI.- En relación con las declaraciones que puede haber hecho el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, en la misma línea de lo que mencionaba el señor Cooper -más allá de que no hayan sido esas las intenciones- si bien se habla de probabilidades, creo que en cualquier proceso competitivo por una nueva terminal, en cualquier proyecto que sea viable, la empresa que tiene mayores posibilidades para ser vencedor de una lid con las otras es, precisamente, Montecon, y no hay problemas en ese sentido.

SEÑOR ANTÍA.- En determinado momento se mencionó que en el proyecto de ley, cuando se fijaban los precios del TEU -por lo menos eso me pareció entender- se corría el riesgo de contar con una tarifa no competitiva y de que se deformara el criterio por el que se está licitando, que es tender a una baja general de costos en el tema exportación. Lo que queremos como puerto es ser competitivos para nuestros productos porque necesitamos competir con la región. Parece que habría algún inconveniente en cuanto a la expresión del canon variable de las tarifas, que iría un poco en contra de esta competitividad. Quisiera saber qué nos pueden explicar al respecto.

SEÑOR GALLICCHIO.- Concretamente, ¿conversaron sobre este cuadro con el Presidente de la Administración Nacional de Puertos?

SEÑOR GOROSTIDI.- En lo que tiene que ver con un diálogo específico sobre el proyecto de ley, no hemos avanzado mucho con la Administración Nacional de Puertos. He comentado que, inclusive, nuestras dudas también surgían porque habiendo firmado un acuerdo de confidencialidad, no se siguió trabajando para ver de qué estábamos hablando. Si hubiese existido esa instancia -que habría sido la siguiente a la firma de esos acuerdos de confidencialidad- habría sido la ideal para discutir estos elementos, pero no ha sido así.

Con respecto a la pregunta del canon variable que formuló el señor Senador Antía, debo decir que lo que se ha modelado aquí es, justamente, la incidencia de ese canon en cuanto a la estructura del precio por contenedor. Necesariamente, en la estructura de costos ya es un 70% más que en la terminal actual; por tanto, difícil sería poder pensar en un precio más competitivo que el actual si ya, desde el inicio, estamos generando un costo tanto más alto. Por allí venía nuestra preocupación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes han hecho énfasis en la ubicación final -un tema que no es menor- de la terminal; esa preocupación ha estado aquí mismo y por ello hemos intercambiado ideas al respecto con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y particularmente con el Presidente de la Administración Nacional de Puertos. Sabemos que puede no estar identificado aún el lugar definitivo, o sí estarlo, pero no fue planteado en el proyecto de ley. Me gustaría que quedara claro que aquí no estamos confeccionando esta iniciativa, sino que lo que pretendemos hacer es una ley que autorice al Poder Ejecutivo a actuar en la materia. Por lo tanto, parece lógico que lo que se esté discutiendo en el Senado de la República -esperamos que el mes próximo se trate en la Cámara de Representantes- no sea el lugar físico donde técnicamente tenga que ir ubicada la terminal, sino que eso quede, naturalmente, para la reglamentación. No se me ocurre pensar que pueda haber una convocatoria en la que ustedes y otros interesados puedan participar sin que exista esa definición previa del lugar donde se va a ubicar la nueva terminal. Con esto quiero decir que no tengo ninguna duda de que eso estará en la reglamentación y, personalmente, creo que debe estar allí y no en la ley; de esta forma pretendo despejar alguna diferencia en el tema. Repito que, en lo personal, nunca se me ocurrió que en la ley debía establecerse el lugar exacto donde técnicamente iba a ubicarse la terminal.

Por otra parte, han hecho referencia a la participación del Estado, y ello es respetable. En primer lugar, quiero señalar que algunos de los planteos estaban definidos en el marco de la discusión del proyecto original cuando ustedes vinieron a esta Comisión. Es decir que cuando Montecon estuvo presente aquí ya se sabía que el proyecto incluía el cien por ciento de capital privado y, sin embargo, ustedes no hicieron ninguna manifestación al respecto. Es más; he leído la versión taquigráfica y he observado que, por el contrario, se manifestaron totalmente de acuerdo con el proyecto de ley en discusión. De todas maneras, esta es una decisión política, es decir que el Gobierno decide si quiere

que haya una participación estatal o no, y esto es discutible. Alguien puede pretender que sea cien por ciento del Estado; alguien puede pretender que sea una sociedad mixta, con participación del Estado, y alguien puede pretender, con una visión estratégica, que debe ser con el cien por ciento de aporte privado, como es en este caso.

Por otro lado, se plantea alguna duda -si bien no en forma exagerada- con respecto al impacto de la crisis en las proyecciones; esta preocupación también la tuvimos e intentamos despejarla. Para algunos de nosotros esto ya ha quedado despejado, en tanto el crecimiento que tiene el movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo como en la región es sostenido y ha sido acumulado durante más de veinte años, que es un período en el cual se ha pasado por distintas crisis.

Además, quiero decir que las proyecciones que se realizaban ya eran conocidas en momentos en que ustedes vinieron a visitarnos y, sin embargo, no hubo un planteo en ese sentido en aquel momento. Quiero recordar estas cosas porque, francamente, me llamó poderosamente la atención que luego de la presencia de ustedes en la Comisión y habiendo dado las opiniones favorables en su momento, se solicitara una nueva reunión.

Ahora me voy a referir al elemento nuevo que, desde mi punto de vista, radica en la fijación del canon. Es verdad que en el proyecto original que envió el Poder Ejecutivo no estaban establecidos los cánones variables; se decía que iba a haber cánones variables, pero no se identificaba su valor ni su mínimo, y su inclusión ha sido consecuencia de la discusión de este proyecto de ley. Esto llevó al Poder Ejecutivo a modificar el criterio y a establecer montos mínimos en los cánones variables, entendiendo que el canon fijo es el que se resuelve en la subasta y, por lo tanto, no puede ser objeto de una ley, sino que debe serlo de la competencia.

Asumo y entiendo la preocupación que tienen nuestros invitados, en tanto pueden entender que el canon que se fija como mínimo es alto y que esto puede dificultar, en el futuro, la rentabilidad de la empresa y, por tanto, su propia existencia. Además, esto puede plantear un problema de competencia desventajosa frente a la terminal existente. También asumo que eso está incluido, en algunas oportunidades, en las eventualidades que deben tener en consideración las empresas que se vayan a presentar. Entonces, si llegan a la convicción de que esta propuesta de convocatoria resulta lesiva para sus intereses, en cuanto los coloca en una situación de competencia distinta, sencillamente tienen dos posibilidades: por un lado, no participar y, por otro, participar y tener en cuenta este tema en el momento de definir el canon fijo, es decir, en la subasta. En definitiva, entre los costos de la empresa que va a operar, se van a incluir tanto los cánones variables como el canon fijo y, naturalmente, existe una relación entre ellos. Ante un canon variable más alto, lo que las empresas van a ofertar en la competencia seguramente va a ser menor, y a la inversa: si no fijáramos -o no hubiera- canon fijo por el movimiento de contenedores, entonces existiría un margen más alto para que en la subasta las ofertas pudieran ser mayores.

Naturalmente, me importa mucho la opinión de nuestros visitantes, pero quiero señalar que cuando se conversó sobre estos temas en el ámbito del Gobierno, no se estuvo ajeno a las consideraciones que ahora plantean en lo que tiene que ver con la fijación del canon mediante la ley.

SEÑOR MOREIRA.- He escuchado atentamente las expresiones de nuestros invitados y analizado los números que nos han acercado. Aquí tuvimos un proyecto original del Poder Ejecutivo que no incluía la determinación del canon variable; ahora contamos con una iniciativa que sí lo determina. Entonces, no deja de excitar mi interés y mi atención la diferencia que están marcando. Están hablando de US$ 8,18 de diferencia por cada contenedor, lo que lleva a una enorme diferencia al final del negocio, por los distintos precios.

Este canon, en el caso de TCP, se fijó en el decreto reglamentario y no en la ley; ahora este canon mínimo está incluido en la ley, o sea que estamos hablando de instrumentos diferentes. Evidentemente, esto otorgaría una estabilidad mucho mayor en función de que aprobar una ley no es lo mismo que dictar un decreto, sobre todo porque, con toda seguridad, en el próximo gobierno nadie va a tener la mayoría absoluta.

Al margen de estas consideraciones, también me llama la atención que se marca una enorme diferencia en cuanto a la inversión en obras civiles. Nuestros invitados han manifestado que TCP -los actuales accionistas- reciben un muelle con 8,5 hectáreas -que es un muelle de escala donde luego se hacen rellenos, inversiones, etcétera- y hablan de una inversión estimada de US$ 110:000.000, mientras que para la nueva terminal calculan una inversión de US$ 220:000.000, que es exactamente el doble.

La empresa cuyos representantes están hoy aquí ha mantenido conversaciones con la Administración Nacional de Puertos bajo el signo de la confidencialidad -inclusive, firmaron un acuerdo, tal como lo dijo el Presidente de la ANP y también nuestros visitantes ahora- pero seguramente al margen de esa confidencialidad, tienen elementos que les hace presumir que la inversión en infraestructura y en equipos será exactamente el doble de la inversión de la actual terminal especializada de contenedores.

Además, sumando las dos diferencias entre el canon variable que tendrá que pagar a la Administración Nacional de Puertos y la inversión en obras civiles, llega a la conclusión que estamos hablando de una cifra sideralmente distante, que sitúa en US$ 190:000.000 por los dos conceptos. Asimismo, afirman que en estas condiciones no solo ustedes, sino nadie se presentaría a esta subasta; esto me deja extremadamente preocupado.

Por otra parte, he escuchado que puede haber ubicaciones o emplazamientos que tengan un contenido económico absolutamente dispar, según se trate de algún muelle actualmente existente o de una especie de isla situada en algún lugar de la bahía.

Entonces, parece ser que aquí establecemos el canon por ley, pero es posible que, si aplicamos el mismo criterio, también debamos fijar por ley el emplazamiento. Vale recordar que el emplazamiento forma parte de la ecuación económica con tanta relevancia como el canon; no digo que se trate de la misma cifra, pero sí de una muy similar y a este respecto me surgen una cantidad de dudas en relación a la viabilidad de todo esto, a la luz de lo que he escuchado. En realidad, no entiendo mucho de estos temas, pero estas cifras me dejan con mucha preocupación por el hecho de que podamos sancionar alguna ley que en los hechos sea de imposible ejecución.

Entonces, ¿por qué se dice esto con relación al emplazamiento y a las obras civiles?

SEÑOR ALFIE.- Ante todo, quiero agradecer a los señores Senadores, porque a pesar de no ser miembro de la Comisión me brindaron la oportunidad de participar en ella.

Quería hacer un comentario con respecto al último punto que mencionó el señor Senador Moreira y formular una pregunta relacionada con el tema. Como recién se decía, ahora incluimos el canon en la ley pero, obviamente, los detalles técnicos y el emplazamiento van al llamado, al decreto. Desde mi punto de vista, todo va al decreto reglamentario porque, justamente, como decía el señor Senador Moreira, uno no sabe cuál es el lugar final y cuáles las obras de infraestructura, de disposición de residuos que hay que llevar a cabo, o la disposición de suelos, y todos sabemos cómo es el tema de los movimientos de suelos; sabemos que los estudios que hay que hacer por las corrientes son carísimos. Ahora bien, en ese tema me parecía que el argumento caía por sí mismo.

Más allá de todo esto, en lo que respecta a la fijación del canon en la ley, me surge una duda. En la última versión de este proyecto de ley se habla de un canon referido a un TEU. Si no estoy mal informado, un TEU equivale a un contenedor de veinte pies y lo demás es todo proporcional a este. La pregunta que me surge es qué pasa en el caso de un contenedor de cuarenta pies.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ese contenedor equivale a dos TEU y paga por esa medida.

SEÑOR ALFIE.- Por eso mismo formulé la pregunta; entonces, por esta ley, pagaría el doble. En realidad, quería saber si había entendido bien.

Entonces, ¿eso es lo que nos hace salir de competencia? Porque los contenedores que se usan son cada vez más grandes.

SEÑOR GOROSTIDI.- Correcto.

SEÑOR ALFIE.- Esa era una de las preguntas clave que necesitaba que me contestaran para entender la situación y para que mi Partido pudiera tomar una posición.

SEÑOR ANTÍA.- ¿Cómo impactaría eso en la competencia frente a otros puertos de la región?

SEÑOR ALFIE.- El otro punto que me gustaría tocar es el siguiente. En esta última versión del proyecto de ley se impide competir a quienes ya operan dentro del puerto. Quiero aclarar que estoy absolutamente de acuerdo con eso porque, de lo contrario, no habría competencia. Ahora bien, pienso que también tendría que impedirse la competencia de quienes tienen operaciones en otros puertos de la región cercanos al nuestro y competidores de él, porque en ese caso sí nos pueden utilizar de "feeder", pueden usar un lugar y no otro de acuerdo con las prebendas que les den. Entonces, pregunto si mi razonamiento es válido o no en ese sentido. Esta situación es como la que se da en los aeropuertos; no se compite con el que está al lado, sino que a veces el competidor está a 300, 500 u 800 kilómetros.

Finalmente, quisiera señalar que el proyecto todavía no existe; aún no están definidos ni el lugar ni la ingeniería. Al mismo tiempo, me pregunto si las condiciones que se fijan en el artículo 8º son correctas. En esta disposición se establece que primero se subasta y luego se da cuenta de una serie de elementos. ¿Es posible subastar sin precalificación con el régimen de esta ley -quisiera que los invitados lo contesten desde el punto de vista jurídico- porque, si fuera así, podría ocurrir que uno subaste y después el que gana no cumpla con determinados requerimientos técnicos o de operaciones, solvencia financiera, etcétera? Esta es otra de las dudas que me deja el proyecto de ley y, aprovechando la oportunidad, voy a plantear otra interrogante para tratar de evacuar todas las dudas, aunque quizás esta sea una buena instancia para ampliarlas.

Hay otro elemento respecto al cual discrepo con el señor Senador Moreira en el siguiente sentido. La vez anterior el canon se fijó en el decreto antes de la subasta, o sea, se subastó con el canon. Por lo tanto, en el fondo, esto casi adquiere fuerza de ley, porque la exposición de un juicio ante un cambio de condiciones -incluso, podría haber un juicio a nivel internacional con otros organismos- le da fuerza de ley. Eso es lo que creo recordar, pero quería preguntarlo porque no estoy seguro de que efectivamente haya sido así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Efectivamente, fue así señor Senador.

Si los señores Senadores me permiten, a efectos de que el debate no se nos vaya de las manos, solicitaría que nos limitemos a plantear preguntas a las visitas, tal como acaba de hacer el señor Senador Alfie, porque naturalmente la discusión después se llevará a cabo entre los integrantes de la Comisión.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Quisiera hacer un comentario para saber si entendí bien el planteo de la empresa Montecon. Creo que en los puntos centrales no cambia la opinión que tiene la empresa sobre las posibilidades de construir una segunda terminal. O sea, en lo que tiene que ver con las perspectivas, la proyección e, incluso en el marco de la crisis —cuyos efectos me parece importante analizar en el tiempo—, el negocio de contenedores sigue siendo bueno a pesar de las contradicciones que puedan existir desde el punto de vista económico y financiero. Me parece importante constatar esto; después los invitados nos dirán si es así o no, pero eso es lo que se percibe.

Un tema que incide —lo planteo como una pregunta, porque parece que la empresa tuviera otra opinión— es que, al cambiar algunos elementos que tienen que ver con el canon y su costo, y que seguramente no figuraban en las opiniones primarias, ahora este parece ser un problema específico que puede tener la rentabilidad de una futura terminal.

El otro punto que notamos —al igual que el señor Presidente de la Comisión— se refiere al lugar. Es cierto que eso va a tener su especificación. Seguramente la reglamentación de la ley determinará si el canon es necesario. Quizás uno de los temas que no abordamos, aunque lo hemos hablado cuando trabajamos en este proyecto, es que el dragado también tiene mucho que ver con lo que puede costar el canon.

En mi opinión, el aspecto que hay que trabajar muy bien es específicamente cuál va a ser el lugar, porque eso no solamente va a determinar el gasto de hacer el dragado, sino también el de mantenerlo.

Asimismo, se deben considerar el tiempo, la durabilidad y la participación. Si bien es cierto que estos elementos no estaban contenidos en la propuesta inicial, recuerdo el planteo que en su momento hacía Montecon en cuanto a lo importante que era que todo fuera privado. Sin embargo, también puedo entender que hay una variante en la medida en que este negocio va a implicar más riesgos y, por lo tanto, sería necesario que existiera un mayor compromiso para que la concreción de este proyecto sea más gradual, con lo cual sería menos difícil el negocio, sobre todo, si va a tener los costos mencionados. Aclaro que realizo este comentario tratando de entender el planteo de Montecon. Si esto fuera como se argumenta, va a estar en la reglamentación y hay que seguir trabajando en ello. Intentaremos dar a la iniciativa las coincidencias centrales que tenemos con respecto al proyecto de ley y, por lo tanto, las modificaciones apuntarán a profundizarlas.

SEÑOR LORENZO.- Me voy a referir a los puntos estrictamente jurídicos y empezaré a contestar las preguntas formuladas por el señor Senador Alfie.

En otra oportunidad en que la Comisión tuvo la amabilidad de recibirnos, también se trató este tema y centramos nuestra posición en relación a la posibilidad de limitar o reglamentar la presentación de determinados actores a un proceso competitivo público. En la ocasión anterior, sostuvimos y fundamentamos por qué esto es absolutamente legítimo y dijimos que hay una base legal y constitucional para defender la libre competencia y la competencia equitativa. Por lo tanto, para no quitar tiempo a los miembros de la Comisión, no voy a reiterar los argumentos. De todas maneras, repito que legalmente es posible fijar limitaciones, como en cualquier proceso competitivo donde el interés fundamental es el de la sociedad en su conjunto. Eso es lo que puedo decir sobre el primer punto.

Ahora bien, en cuanto a si se puede realizar un llamado a una subasta sin calificación previa, la reglamentación puede prever las condiciones que naturalmente deben cumplir los oferentes y el Estado establecerá una calificación previa al fijar las condiciones de quienes puedan presentarse. Entiendo que en el texto actual de la ley no se está previendo un acto competitivo sin calificación previa; esto va a estar en la reglamentación y parece razonable que así sea.

En relación al asunto que mencionaba el señor Presidente y para evitar reiterar temas que ya tratamos, quiero decir lo siguiente. Con respecto a la participación del Estado, Montecon no tiene inconvenientes y si la Comisión está estudiando esa posibilidad, la posición de la empresa debería ser más o menos en los mismos términos en que está el otro competidor. Esto termina siendo importante en algún aspecto porque, sin cuestionar en absoluto la intencionalidad de los soportes de los órganos de gobierno, en este ámbito se da la situación de que el controlante es, a su vez, accionista, o sea, uno de los controlados, lo cual genera alguna dificultad. Lamentablemente, según el régimen que tenemos, la ANP controla y, a su vez, es socia y compite; pero el hecho de que sea socia no significa que esté en excelentes relaciones con sus accionistas. De hecho, en la prensa se ha dicho que hay inconvenientes; no estoy cuestionando cómo actúa la ANP, pero es evidente que se trata de una situación que no quedó prevista. Por lo tanto, no es que ahora Montecon esté pidiendo la participación del Estado, contrariamente a lo que dijo la vez pasada. Sencillamente decimos que si el tema todavía está en discusión en la Comisión -nosotros a veces nos guiamos por las versiones de prensa para saber lo que se trata en este ámbito- queríamos dejar sentada nuestra posición.

En cuanto a nuestra opinión sobre los puntos que no estaban previstos en la ley anterior -este era el objeto del pedido de nuestra comparecencia- nuestra posición con respecto a la fijación de tarifas variables por ley, es que, sin ninguna duda -ya lo han dicho los señores Senadores- ella debe

estar ligada a la inversión; sin embargo, sin saber en qué lugar se va a establecer la terminal, es imposible determinar cuál será la inversión.

Además, luego de dictado un decreto -donde se va a establecer un canon mínimo- no se debería poder cambiar las condiciones, porque se modificarían las del proceso competitivo -en este sentido, entre comillas se puede decir que "la ley se asimilaría al decreto"- y, por lo tanto, consideramos que su establecimiento por ley petrifica, desde ya, el canon mínimo. Si por razones políticas, de conveniencia o económicas, el Estado considera que este no es el momento para hacer uso de las facultades que la ley le confiere y decide realizar el proceso dentro de tres años, igualmente tendríamos un canon fijo. Por supuesto, la ley puede ser modificada, pero pienso que el proceso legislativo lleva algún tiempo más que el ejecutivo. Simplemente quería acotar que estimo que la solución por ley petrifica una variable económica que, a mi entender, condiciona todos los proyectos actuales y futuros.

Con respecto a los tiempos, siempre hemos sostenido que Montecon va a participar como ofertante en cualquier proyecto viable y competitivo. En este momento y si las condiciones actuales se mantienen por algún tiempo más, no va a ser posible para el resto de los actores del puerto competir en igualdad de condiciones con la terminal privada actual, fundamentalmente por razones de infraestructura. Entonces, si en un plazo lo más corto posible no se lleva adelante el proyecto de la segunda terminal, las obligaciones legales y constitucionales que tenemos a través de la Ley de Puertos, de la ley de Defensa de la Competencia y de las normas constitucionales, no se cumplirían.

SEÑOR MOREIRA.- No sé si comprendí bien. ¿Ustedes quieren decir que con respecto a la utilización de ese muelle multipropósito, se tornaría imposible la competencia en los próximos tiempos, hasta que se consolide este proyecto con la terminal especializada? ¿Las condiciones son cada vez peores para ustedes y cada vez mejores para el resto?

SEÑOR LORENZO.- En realidad, es así para nosotros y para el resto de los operadores portuarios, con la diferencia de que Montecon es el operador más grande que funciona en el muelle público.

Por último, quiero señalar que también se ha discutido -no sé en qué estado se encuentra este asunto en el seno de la Comisión- la posibilidad de habilitar la participación de personas jurídicas o físicas que estén operando otras terminales privadas. Nosotros creemos que esa participación es violatoria de la ley de Defensa de la Competencia y de la Ley de Puertos y que, en caso de ganar -porque si se permite la participación, obviamente se habilita la posibilidad de que ganen- se generaría un monopolio jurídico y de hecho. En el caso de que fuera un monopolio jurídico, se requerirían mayorías especiales y, si fuera un monopolio de hecho, se estaría violando la ley. Esos son los puntos jurídicos que quería subrayar, en base a lo que nos pareció que estaba discutiendo la Comisión, lo que seguramente los señores Senadores nos confirmarán.

SEÑOR ALFIE.- En consecuencia, el Doctor Lorenzo estaría diciendo que si la ley que se vota habilita al actual operador del puerto a operar esta nueva terminal, se requería una mayoría especial porque jurídicamente estaríamos generando un monopolio privado.

SEÑOR LORENZO.- No soy constitucionalista, pero considero que la creación de monopolios por vía legal requiere una mayoría especial.

SEÑOR ALFIE.- Pero es una vía muy oblicua.

SEÑOR MOREIRA.- No tengo la Ley de Puertos en mi poder, pero creo recordar -en función de lo que estuve leyendo en la mañana de hoy- que incluye un artículo que encomienda a la Administración Nacional de Puertos a evitar, en lo posible, los monopolios de hecho. Pero tampoco se trata de una prohibición absoluta, pues se habla de tratar de lograr condiciones como para que no sean tales.

Los monopolios de derecho requieren el voto conforme de dos tercios de la Asamblea General, es decir, una mayoría especial, pero esta posibilidad que se intentó mediante este proyecto era un monopolio de hecho y no de derecho. En efecto, se establecía la posibilidad de que si Katoen

Natie ganaba esta nueva subasta pudiera tener el monopolio de hecho. También es cierto que, de acuerdo con la propia Ley de Puertos, hay que asegurar el servicio público a todos los operadores portuarios. Eso está establecido en el decreto reglamentario de la ley anterior. Por mi parte, no estoy muy de acuerdo con ello, y me parece que hay una válvula jurídica de escape para esa disposición, porque la ley no es terminante sino que habla de promover que no se constituyan, o de tomar las medidas para que…

SEÑOR LORENZO.- Discrepo con el señor Senador en lo siguiente. En un país como el nuestro, la ley no puede garantizar que no haya sectores de la economía donde no pueda actuar más que algún operador. Esa parece una decisión sabia. Pero lo que la Administración Nacional de Puertos no puede hacer -y creo que tampoco el Legislador, salvo a partir de mayorías especiales- es generar condiciones para que se produzca un monopolio. Si la ley o la Administración Nacional de Puertos generaran, a partir de sus decisiones, condiciones naturales para que se instaure un monopolio, creo que la norma sería inconstitucional o la resolución ilegal y, en ese caso, podrían ser impugnadas.

SEÑOR MOREIRA.- En ese sentido, no coincidimos con nuestro invitado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En función de que el Doctor Lorenzo formulaba una interrogante en su planteo, en la medida en que no sabía si la Comisión estaba considerando o no esa posibilidad, voy a expresar lo siguiente. Supongo que su interrogante se debe a que en determinado momento de la discusión, particularmente durante las conversaciones con el Poder Ejecutivo, existió esa posibilidad. El proyecto primario establecía el impedimento de que pudieran participar los actuales operadores, pero luego el propio Poder Ejecutivo planteó una variante en ese sentido y habló de la posibilidad de que pudieran intervenir, aunque ello fue prontamente retirado. Por tanto, en la iniciativa del Poder Ejecutivo sobre la que se viene trabajando, se establece claramente un impedimento para que puedan participar quienes están explotando otra terminal de contenedores en el Puerto.

SEÑOR GOROSTIDI.- En función de los comentarios que surgieron de la ronda anterior, me parece del caso volver a corroborar que efectivamente no tenemos ningún tipo de duda en cuanto a que, aun con la crisis, es adecuado seguir adelante con este proyecto.

Con respecto al tema de que la desigualdad o inequidad se podría regular como válvula con el monto ofertado en una subasta por el canon fijo, creo que es importante ver en el ejercicio comparado y cuantificado que aquí tenemos, que inclusive si se ofertara con un canon cero, no se daría vuelta esta inequidad. Para tomar eso dentro de la ecuación, tendríamos que pasar a ofertar por canon menos. En virtud de que no hay una válvula que permita regular todo esto, la situación realmente nos preocupa. Desde el inicio se sabía que había un proceso competitivo y que se haría una oferta por algo, por un elemento desconocido, pero el tema surge cuando el resto de las variables hacen que el proyecto sea inviable.

El señor Senador Moreira consultaba acerca del motivo por el cual se habla del doble de la inversión, del emplazamiento y de dos muelles. Lo cierto es que Montecon, como operador privado y como operador del puerto sabe que, como mínimo, para generar un marco de competencia razonable y porque los clientes del puerto así lo requieren, necesita al menos dos muelles que nos den la posibilidad de asignar los atraques. En la actualidad, como se están operando muelles públicos, Montecon no es el que asigna el atraque de los buques. Entonces, es muy importante poder ordenar las escalas y dar lo que se denomina ventanas de atraque a las líneas contenerizadas que cumplen itinerarios internacionales muy ajustados. En ese sentido, un elemento relevante es poder gestionar el atraque. Además, dado el volumen de movimiento que se proyecta, entendemos que se necesitarán por lo menos dos muelles. Haciendo un razonamiento simplificador, esto nos lleva a pensar que si de acuerdo con las fuentes del actual concesionario público -estoy hablando de la información que se encuentra en su página web- un muelle y el área de respaldo tienen un costo de ciento diez, cuando hablamos de dos, los costos están claros. Reitero que este es un criterio conservador porque, dependiendo de la localización, podrá costar mucho más.

También el señor Senador Alfie se refirió al tema TEU por contenedor en los movimientos portuarios y la ratio de por qué se fija el contenedor y no el TEU. A nivel portuario y en operación de contenedores, la razón de asignar una tarifa y un precio por contenedor es que la productividad y el

movimiento de las grúas son muy semejantes, tanto para un contenedor de veinte pies, como para uno de cuarenta. Lo que sí es un aspecto relevante es la variable TEU en lo que tiene que ver con la superficie que un contenedor ocupará en el piso a la hora de su almacenamiento en una playa. Normalmente, a nivel de tarifas, cuando se cobra por movimientos de muelle lo estándar no es hacerlo por TEU sino por contenedor, tal como se establece en los decretos reglamentarios de la terminal actual. En consecuencia, tanto en lo que tiene que ver con estos elementos como con la participación en general, creemos que es importante que se tenga en cuenta que en un inicio, si uno tiene que hacer más obra, ese ya es un elemento que es distinto, por lo que lo mejor sería que pudiéramos asimilar reglas más o menos parejas o atenernos al mismo régimen. El decreto que fijó el canon para la actual concesión también establece una paramétrica en cuanto a los reajustes y demás, y por eso pedimos que se aplique lo mismo para los dos.

SEÑOR GALLICCHIO.- En lo personal, quiero agradecer las observaciones que se han planteado, porque creo que son muy interesantes.

Creo que este cuadro presenta una variable demasiado exagerada que los lleva a plantear un costo estimado de la obra de US$ 220:000.000. Tal como se dijo hace unos momentos, esta variable depende de la ubicación del proyecto y este elemento determinará si su costo es mayor, o tal vez menor. Entonces, creo que no es oportuno tener en cuenta este cuadro que plantea un costo de US$ 220:000.000, porque es exageradamente variable. Evidentemente, si esto fuera correcto, nadie estaría interesado en participar en un negocio que, según sus datos, daría US$ 190:000.000 de pérdida. Sin embargo, la Administración Nacional de Puertos -que maneja aspectos y detalles que nosotros no conocemos- entiende que va a ser un buen negocio y que habrá unos cuantos interesados en participar. Obviamente, si no se presentara ningún interesado, esto sería un gran fracaso. Entonces, el planteamiento que se hace está basado en que podría haber una serie de interesados. Por otro lado, ustedes plantean un escenario deficitario muy grande, lo que tendría como consecuencia que no se presentara ningún interesado.

Entonces, no me parece correcto hacer el planteo fijando el costo de esa obra en US$ 200:000.000 porque, según ustedes, puede ser mayor. Recién cuando estén establecidos exactamente el lugar, las condiciones físicas, el dragado, etcétera, se podrá hacer una estimación del costo, quizás con un 10% o un 20% en más o en menos de diferencia. A partir de ahí se podrán hacer los cálculos acerca de si el planteamiento que hace el Gobierno en este caso es rentable o no, en función de lo cual se presentarán o no interesados. Ese es nuestro problema o riesgo en el momento de planteársenos este negocio.

SEÑOR COOPER.- Justamente, ese es el punto. Fijamos un número, en este caso de US$ 220:000.000 -reconocemos que es un "tiro al aire"- basados en que el competidor actual dice que le costó US$ 110:000.000 la construcción de un muelle; quizás dos cuesten US$ 220:000.000 o US$ 600:000.000, aunque pensamos que es más caro por estar físicamente en la bahía de Montevideo. Entonces, si se va a fijar un canon variable, se deberá estipular en la reglamentación junto con el proyecto más armado -concretamente, ese es el punto- pero no en la ley porque ésta lo petrifica -como mencionó hace un momento el Doctor Lorenzo- y embreta muchísimo al Poder Ejecutivo.

SEÑOR ANTÍA.- No me quedó claro si la inclusión en la ley del tema del canon variable -lo que acaba de decir el señor Cooper va en ese sentido- no nos deja fuera de competencia con otros puertos. Eso iría en contra de todo el objetivo país, que es abaratar el costo operativo del puerto para seguir estando en carrera y tener a Montevideo como un lugar de privilegio para la logística de la región.

Además, pienso que si se lo incluye en dólares en la ley, teniendo en cuenta que es un proyecto a treinta años, lo endurece o petrifica, como se dijo. Sabemos de otras concesiones a treinta años que han fracasado por incluir tantos aspectos en la ley, ya que después se genera un problema insuperable para los empresarios.

Insisto, pues, en si esto no va en contra del puerto competitivo que queremos.

SEÑOR GOROSTIDI.- Esos montos lo hacen no competitivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión les agradece la presencia.

SEÑOR GOROSTIDI.- Los agradecidos somos nosotros.

(Se retiran de Sala los representantes de MONTECON)

SEÑOR PRESIDENTE.- Naturalmente, esta visita puede dar lugar a innumerables comentarios si se quisiera ingresar en ellos. En lo que me es personal, tengo la obligación de plantear las formalidades de funcionamiento de la Comisión.

Este proyecto de ley a estudio de la Comisión fue votado en la sesión anterior en ausencia de los Legisladores de la oposición. No tenemos dudas de que fue una ausencia absolutamente involuntaria, fruto de un malentendido en el que todos pudimos haber tenido parte. Sin embargo, la Comisión fue convocada, se realizó la reunión y se votó estando ausentes el Partido Nacional y el Partido Colorado. No obstante ello, se resolvió no enviar el proyecto de ley al Plenario para crear la posibilidad de una nueva reunión donde los representantes del Partido Nacional o del Partido Colorado tuvieran oportunidad de pedir su reconsideración. Si así se hiciera, podríamos discutir y votar el proyecto de ley con todos los señores Senadores presentes; naturalmente, si no se solicita la reconsideración, la iniciativa irá al Plenario tal como está.

Debo recurrir a esta formalidad y abrir el debate sobre el proyecto de ley que implica que se solicite su reconsideración.

SEÑOR MOREIRA.- Hemos hablado con el señor Senador Antía y con la Bancada de Legisladores del Partido Nacional y, sin perjuicio de que el partido de Gobierno, mediante sus votos, tomará el camino que crea conveniente, debo decir que hay algunos puntos que nos generan dudas. Es más, luego de lo expresado por los representantes de Montecon respecto del canon variable -que no es un tema menor- quedamos con más dudas todavía. En realidad, antes de escucharlos, pensábamos realizar algún planteamiento sobre esos temas -sobre todo este que es esencial en la ecuación económica del contrato- porque, en definitiva, estamos habilitando un proceso de contratación administrativa, una subasta -proceso muy competitivo- donde se predeterminan algunas condiciones esenciales por ley y una de ellas es el canon variable.

Nos gustaría consultar a los eventuales interesados; en ese sentido, he revisado las versiones taquigráficas de la sesión en que comparecieron representantes de la Administración Nacional de Puertos y recuerdo que se dijo que había tres eventuales interesados: Montecon, Maersk y un grupo filipino que creo que ya no está, aunque podrá haber más. Inicialmente, aquel acuerdo de confidencialidad y de intercambio de información que aparentemente no ha resultado suficiente para los eventuales interesados, según esta gente manifiesta -yo no lo sé- ha dejado por lo menos dos temas muy grandes como objeto de controversia. Uno de ellos es el canon establecido ahora por ley -que antes no estaba- tema sobre el que me gustaría escuchar a alguno de los otros actores y eventuales interesados como, por ejemplo, Maersk, para saber qué opinan. Tal vez también sería pertinente invitar a algún representante del Centro de Navegación, donde hay otros operadores marítimos, para hablar de este tema del canon que, reitero, no es menor. Si se analiza el cuadro que trajeron los representantes de Montecon, el negocio parece ser inviable y no quiero votar procedimientos que, por más competitivos que sean, terminen así.

No me parece que tenga ningún sentido establecer en la ley determinados aspectos que normalmente no son materia de la ley. No estoy cuestionando los procedimientos del Gobierno; simplemente digo que, en general, esto es objeto de norma reglamentaria y no legal. Me alarma aún más que esta gente venga y diga que se marca una diferencia de US$ 190:000.000 respecto del canon que rige hoy, lo que dejaría sin asunto este negocio. No importa cuán grande sea una empresa, seguramente ninguna va a querer perder plata.

El proyecto de ley no es el mismo que cuando recibimos a algunos de los actores en el tema ya que han cambiado aspectos que no son menores, y el del canon es uno de ellos porque hace a la mitad del negocio. Por estas razones, insisto, me gustaría escuchar a los diversos actores porque, de

lo contrario, no daríamos nuestro voto y, en definitiva, tomaríamos nuestra decisión respecto al proyecto de ley en el Plenario. Me parece que sería conveniente escuchar, por lo menos, al Centro de Navegación y a Maersk. Uno de ellos es un interesado directo -el otro es Montecon- y, como dije, me parece conveniente saber qué opinan sobre este tema del canon.

SEÑOR GALLICCHIO.- Dejando de lado el tema del canon -que, por supuesto, no es menor- ¿el Partido Nacional estaría de acuerdo con el resto del proyecto?

SEÑOR MOREIRA.- Nosotros tenemos dudas respecto al emplazamiento y al canon, y ahora mucho más. Como dije, el emplazamiento también hace a la ecuación económica; acá se habló de US$ 120:000.000, pero pueden ser US$ 200:000.000 o US$ 500:000.000; realmente este me parece un tema importante.

Por otra parte, nosotros tendríamos luego que decidir acerca de la posibilidad de abrir el juego para todos, incluidos los actuales actores.

SEÑOR ANTÍA.- Solamente quiero afirmar que en nuestro Partido coincidimos plenamente con lo que ha dicho el señor Senador Moreira. Me parece que este tema es relevante y que merece que nos tomemos un tiempo más para su análisis.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer un comentario.

No soy ajeno a todo lo que ha sido la participación de Montecon y a lo que nos han expresado, y con esto quiero decir que no sólo he escuchado los planteos que han realizado, sino que también me preocupan.

No obstante ello, aquí hay un trabajo realizado desde hace mucho tiempo, no sólo por Legisladores sino, fundamentalmente, por el Poder Ejecutivo, con todas las informaciones que se han requerido, que nos han brindado y las que, naturalmente, constan en su poder. Si tomamos como real, como válido, el planteo que nos realizan, en síntesis, podría resumir que es naturalmente distinto al que esta misma empresa había hecho anteriormente. Digo esto porque en la reunión se le preguntó, específicamente, si tenía inconvenientes o alguna diferencia con la iniciativa, o si eran partidarios de ella, y dieron un “OK” total y absoluto al proyecto en general, que no daba a conocer el lugar donde se iba a realizar la nueva terminal.

La variante sustancial que tiene que ver con el planteo que la empresa realiza está vinculada a la fijación del canon y esto, como es natural -así se ha señalado- hace a la viabilidad o a la rentabilidad negativa o positiva del proyecto.

Finalmente, este planteo tiene una “prueba del 9”, que radica en que si esto efectivamente es así, no se va a presentar nadie a la convocatoria de la subasta. Eso significaría un fracaso para quienes hemos sido responsables de este proyecto, para el Gobierno.

El Poder Ejecutivo ha llevado adelante este proyecto, sus Legisladores lo estamos impulsando y votando en Comisión -y seguramente, también lo haremos en el Senado- porque creemos en las informaciones que nos da y que tienen que ver, naturalmente, con la viabilidad. Es de suponer que el Poder Ejecutivo no está llevando adelante un proyecto para el que requiere un marco legal especial, sin tener las garantías mínimas de que esa subasta se va a realizar y que habrá competidores. Y en cuanto a la fijación de los cánones mínimos, si bien fue un requerimiento que se hizo por parte de nuestra Bancada para que se incluyeran en la ley, esto no fue algo arbitrario de los Legisladores, sino la consecuencia de un estudio técnico realizado en la propia Administración Nacional de Puertos. Además, estos cánones no simplemente se establecieron como tales, sino como mínimos, lo que quiere decir que se supone o se espera que puedan ser superiores a estos.

Entonces, nosotros no tenemos por qué prestarle atención en una dimensión extraordinaria al planteo de la empresa Montecon. Si esto es así, probablemente esta empresa no se vaya a presentar

por considerar que la rentabilidad va a ser negativa y la empresa inviable, y si su conducta es imitada por todos los demás posibles participantes, entonces tendremos que reconocer el fracaso. Eso es lo que tenemos por delante.

Resumiendo, la empresa Montecon nos planteó algunas variantes. En primer lugar, no están de acuerdo con la fijación del canon, porque creen que éste debe ser movible y, además, piensan que ello conspira contra la viabilidad del proyecto. Consideran que el canon básico es muy alto, a pesar de que para los contenedores de veinte pies tiene exactamente el mismo valor que el que hoy paga la empresa Katoen Natie. Pero el verdadero riesgo que tenemos que analizar en defensa de los intereses del Estado, es exactamente el contrario. El error lo estaríamos cometiendo si, eventualmente, fijáramos un canon -o la Administración Nacional de Puertos lo hiciera- inferior al que paga la empresa que actualmente explota la playa de contenedores. En ese caso sí habría, naturalmente, una acción del Gobierno en contra de los intereses de una empresa constituida con un contrato, la que podría plantear que se lesionan sus intereses y habilitar un reclamo. La presencia del canon mínimo en la ley también nos da, de alguna manera, una garantía en ese sentido.

El otro planteamiento que nos efectuaron es, insisto, que el negocio no les parece rentable. Además, son conscientes de que en el financiamiento, el capital accionario en el que ellos van a participar es de un 20% -como normalmente es- y el 80% restante se lo financia. Por el otro lado, nos plantean algo que hasta ahora no nos habían dicho: que ellos verían de buen grado que hubiera una participación del Estado, al igual que en la otra terminal, lo que significa un 20% en la nueva empresa, esto es, el 20% similar a la capitalización, al aporte que tendría que hacerse.

Aquí hay una diversidad de planteos absolutamente respetables y lícitos, pero que están enfocados -como es lógico- a la defensa de los intereses de quienes aquí vienen. Eso es así, pero nosotros tenemos la responsabilidad de pensar en la defensa de los intereses del Estado.

SEÑOR ALFIE.- La posición del Partido Colorado -que fue la que tuvo desde el principio y ya se la expresamos al Ingeniero Puntigliano y al señor Ministro Rossi- es apoyar la construcción de una nueva terminal de contenedores en la medida en que las condiciones sean de igualdad para todos en cuanto a las inversiones requeridas, a los precios y a que sean generadoras de competencia. Creo que el país no se puede permitir un fracaso porque éste lleva, necesariamente, a una pérdida de tiempo y como todo este proceso demora años, la pérdida de tiempo implicaría una mayor pérdida para el país que medio dólar por contenedor. Esta cifra no significa nada al lado de la otra pérdida que podría generarse.

Además, el Partido Colorado considera absolutamente inconveniente fijar el canon en la ley, por más que sea el mismo que el mínimo actual. Lo que sucede es que cuando uno ve el cuadro que presenta la empresa Montecon, que es parecido a los números generales del puerto -o sea que el cuadro no está mal- aprecia que el costo variable en un caso es 12 y en este caso es 20,8, o sea casi 21. ¿Por qué? Porque, en realidad, la mayoría de los contenedores que se mueven son de cuarenta pies, mientras que los de veinte casi no se mueven. Entonces, por más que se fije un canon igual para contenedores de veinte pies, si el mix da que el de veinte se usa menos del 20%, se termina pagando mucho más, y ese es un problema enorme. ¿Cuál es el riesgo que percibimos se está corriendo con esta forma y no dejándolo para la instancia de la reglamentación y para que cuando se arme la subasta esto no fracase? Cuando se arma una subasta, siempre se corre el riesgo de fracasar debido a un error en la formulación. De hecho, se ha fracasado por cometer ese tipo de errores.

SEÑOR MOREIRA.- Más de una vez.

SEÑOR ALFIE.- En realidad, ello nunca se ha dado en este puerto, sino que ha sido un éxito; pero sí se fracasó en el caso de los trenes porque estaba mal formulada la licitación, justamente por falta de libertad en los precios. El tema es que se debe ajustar vía precios si no queremos que se ajuste vía cantidad. Lo que sucede es que, en este caso, el ajuste vía cantidad es cero o todo. Son soluciones esquinas; no hay soluciones intermedias. Creo que se corre un riesgo bastante peor, ya que, en una situación como ésta, alguien puede venir, ofertar y decir qué va a hacer, pero lo único que haga sea impedir que venga alguien. De esa manera, evita la competencia de este puerto y concentra sus actividades en otro lado. Ese riesgo no es menor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero decir que determinar el canon, en este caso variable, apunta no a que estén los precios, sino a que estos se fijen por reglamentación, porque habrá que fijarlos.

SEÑOR ALFIE.- Los precios se fijan en un contrato. Hay dos formas de hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- El contrato es una reglamentación.

Voy a reformular el planteo. Hay un momento en que el Estado, el Gobierno, la Administración Nacional de Puertos, tendrá que fijar cuál es el canon que va a cobrar como concepto de canon variable por el movimiento de los contenedores, porque eso no es fruto de la subasta.

SEÑOR ALFIE.- No necesariamente y explico por qué.

Primero se debe definir el proyecto de ley y, cuando se sepa lo que hay que hacer, habrá dos formas de subastar: poner un canon equis y subastar a quien pague más en valor de subasta -como se hizo la vez anterior- o establecer que no se paga nada al Estado por la subasta y que será con esta actualización por mínimo canon. No se fija, pero quizás se asegura el éxito. Son diferentes formas de hacerlo y, a priori, no puedo decir cuál es mejor o peor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar por qué hago el planteo. De alguna manera, hasta ahora teníamos la idea de que el canon quedaba librado a la reglamentación, pero dejarlo en esas condiciones siempre significa que el canon se está fijando antes de que el Estado realice la subasta. Al establecerlo en la reglamentación, la única diferencia es que nosotros no tenemos participación; el Parlamento no tiene participación, porque la reglamentación no se discute aquí. Si concluimos que hay que fijar el canon en el modelo de subasta que se va a realizar, que los cánones variables hay que fijarlos, que las alternativas son naturalmente antes de la subasta y que éstas desde el punto de vista institucional se dan porque se aprueban en el Parlamento o en la reglamentación, no resolvemos nada no fijando el canon en la ley, porque aquí es claro que este canon no está fijado por los Legisladores, sino por el Poder Ejecutivo. Si nosotros decimos que el Poder Ejecutivo debe fijar este canon en la reglamentación, ya sabemos cuál es, porque este ya determinó qué debe cobrarse como canon variable. En definitiva, lo único que hacemos pasándolo a la reglamentación es quitarnos la responsabilidad que tenemos como Legisladores de definirlo. Está bien, pero no le estamos quitando la responsabilidad de que sea el Gobierno el que establezca el canon mínimo.

SEÑOR ALFIE.- A mi entender, en la ley ni siquiera hay que decir que se fija el canon y que la forma de subasta determina si se licita con canon fijo o con canon variable sin pagar. Esas son formas de subasta.

SEÑOR GALLICCHIO.- Tengo clara la opinión del señor Senador Alfie con respecto a la subasta, pero me gustaría saber si está de acuerdo con el resto del proyecto de ley.

SEÑOR ALFIE.- En general, estamos razonablemente de acuerdo. No compartimos algunos aspectos por tener demasiados detalles, pero son cuestiones menores.

SEÑOR OLIVER.- Quiero señalar que estoy de acuerdo con la opinión del señor Presidente, y personalmente podría estar a favor de bajar un poco el canon, pero estimo que primero debemos tomar como referencia los datos que nos aportan las administraciones y, en base a ellos, decidir para qué lado debemos ir.

Ahora bien, de lo expresado por los representantes de Montecon, me da la impresión que están buscando la forma de introducirse en esa “cuevita”. Como se da la situación de que el actual operador portuario es socio del Estado y no puede participar, parecería que están buscando que, de alguna forma, el Estado cree algún escenario para ellos. Si mi apreciación fuera correcta, estaríamos frente a un negocio que es muy grande.

SEÑOR MOREIRA.- Quiero señalar que en el Partido Nacional nunca medimos los riesgos políticos de las decisiones que tomamos; lo hacemos de acuerdo con nuestro leal saber y entender, a lo que dicta nuestra conciencia y hacemos un análisis profundo. En este caso, estamos frente a la misma situación. Ahora bien, lo que digo es que no vamos a votar una ley si no tenemos la absoluta certeza de que los precios que estamos fijando no conducen el negocio al fracaso. Es por esa razón que nosotros propusimos en el día de hoy escuchar otras campanas. No me parece que sea para desatender lo que pueda decir el jugador que tiene el 35% de la operativa portuaria en materia de contenedores. Quiero decir, sinceramente, que me queda la duda de si no estaremos beneficiando al otro gran jugador, que es Maersk, y es por esa razón que me gustaría escuchar a los otros. Si esta gente, que tienen el 35% del movimiento de contenedores, señala que esta iniciativa no le sirve a nadie, no voy a dar mi voto sin sacarme esa duda, porque me parece un elemento esencial en este contrato.

SEÑOR ANTÍA.- Además, se debe tener en cuenta que no es necesario aprobar una ley.

SEÑOR MOREIRA.- Justamente, es eso lo que iba a decir para finalizar.

Habíamos dicho que sería bueno lograr un grado de consenso y, teniendo en cuenta que se trata de un tema de absoluto interés estratégico para el Uruguay y que exportamos US$ 1.000:000.000 de servicio logístico por año, no creo que sea necesario ponerse los cintillos partidarios para analizarlo. Me parece que lo mejor sería aprobar una ley con el consenso de todos y esa es la razón por la cual nos hemos sentado aquí a participar y a discutir. Nosotros no le decimos que no a todo, pero no podemos tomar una decisión con los elementos que contamos; antes, debemos trasmitírselo a nuestra Bancada.

SEÑOR PRESIDENTE. - Entiendo perfectamente el planteo realizado por el Partido Nacional pero, como ustedes saben, nosotros estamos urgidos por los tiempos, no por razones políticas sino porque tenemos que ponerle un punto final al tratamiento de este proyecto de ley. Y hay que tener en cuenta, además, que luego de aprobarlo en esta Cámara debe pasar a la otra. Naturalmente, está la posibilidad del debate en Sala donde, como ocurre con todos los proyectos, se pueden sugerir modificaciones. Si bien ustedes no están en condiciones de hacerlas hoy, eventualmente podrán hacerlo en esa instancia; de todas maneras, esta iniciativa tendrá una nueva instancia en la Cámara de Representantes. Sin embargo, para la Bancada del Frente Amplio los tiempos están agotados y hoy debemos aprobar esta iniciativa. Aspirábamos a contar con el apoyo de ustedes pero, como no es así y en la medida en que no se han planteado modificaciones al proyecto de ley, nosotros estaríamos culminando el proceso en esta Comisión y lo elevaríamos a Sala cuando la Bancada resuelva. Obviamente, señalaremos en ese ámbito lo que aquí ha sucedido y luego estaremos a lo que esta resuelva. Si bien seguramente se trataría la semana que viene, en la sesión del 12 de mayo, todavía no está definido.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 40)